COMANDO 8ª ARMATA

STATO MAGGIORE
UFFICIO INFORMAZIONI

LA

FRONTE DELLA 6ª ARMATA A.-U.

DAL

Bersaglio della Priula

A

San Vito di Valdobbiadene

RISERVATISSIMO

Ottobre 1918.

COMANDO 8ª ARMATA

STATO MAGGIORE
UFFICIO INFORMAZIONI

LA FRONTE DELLA 6ª ARMATA A.-U.

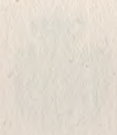
DAL

BERSAGLIO DELLA PRIULA

A

SAN VITO DI VALDOBBIADENE

RISERVATISSIMO

Ottobre 1918.

PARTE I.

IL TERRENO

Le grandi linee del terreno.

La fronte della 6ª Armata a. u. dai Ponti della Priula a San Vito di Valdobbiadene presenta una successione di tratti piani e tratti collinosi determinata dalle grandi linee di terreno immediatamente retrostante.

Nella zona più direttamente interessata alle operazioni, il terreno è caratterizzato da tre grandi linee, il Gruppo di Monte Cesen, che dalla piana a nord del Lago di Santa Croce (piana di Cadola) con l'asse in direzione di N. E. - S. O., segue il Piave fino alla stretta di Fener; dove è limitato dalla grande svolta del fiume; la catena delle colline del Raboso che, dalla conca di Serravalle, con percorso parallelo al gruppo del Cesen, raggiungono il fiume a Valdobbiadene; il gruppo delle colline di Collalto che tra Serravalle, il corso inferiore del Soligo, il Piave e la Valle del Meschio, si alza sulla zona piana che, si inizia ai piedi della catena collinosa del Raboso, e dalla grande Pianura Veneta separa la piccola Piana di Sernaglia.

Perciò nelle grandi linee la fronte della 6ª Armata a. u., tra il Ponte della Priula e San Vito di Valdobbiadene, si presenta così:

— nella parte orientale, una pianura limitata ad ovest da un gruppo di basse colline (colline di Collalto);

— nella parte nord-occidentale, due catene: una montagnosa alta oltre mille metri e una collinosa alta in media 400 metri;

— nella parte centrale, una pianura racchiusa fra la catena collinosa del Raboso a occidente, il gruppo delle colline di Colfosco ed il Piave.

Le due catene parallele del Cesen e delle colline del Raboso, racchiudono fra loro un avvallamento quasi rettilineo, che dà la possibilità di facile e sicuro percorso in fondo valle; il gruppo di colline orientale, per la dolcezza dei pendii non presenta alcun avvallamento profondo, anzi appena delle ondulazioni, onde le vie di comunicazione sono tracciate quasi sempre sulle dorsali.

Le due catene nord occidentali e specialmente quella delle colline del Raboso presentano delle profonde incisioni trasversali, nel senso perpendicolare all'asse, attraverso le quali le comunicazioni fra i due versanti sono facili; ne viene di conseguenza che l'avvallamento interposto fra le due catene è messo in facile e diretta comunicazione con le zone adiacenti.

Queste vie di comunicazione, unite alla ricca rete stradale della Piana di Sernaglia, che le allaccia a sua volta con le facili strade tracciate sul gruppo collinoso orientale, costituiscono gli arroccamenti immediati della fronte.

Il Gruppo del Cesen è limitato verso nord e ad occidente della piana acquitrinosa del fiume Rai, dal Fadalto, dalle conche dei Laghi Morto e di S. Croce, dalla Valle del Soligo fino alla grande svolta di Follina e dalle valli dei torrenti Raboso e Teva nel loro corso superiore.

Le grandi linee di comunicazione si possono stabilire così:

a oriente: la valle del Meschio da Conegliano a Serravalle;

a occidente: l'avvallamento fra il Gruppo del Cesen e le colline del Raboso, fino a Serravalle;

Queste due linee costituiscono il primo grande e sicuro

arroccamento fra i punti estremi della fronte. Unito attraverso l'Alto Soligo e il Fadalto all'Alto Piave, costituisce la principale linea di grande comunicazione fra lo schacchiere Veneto e quello Tridentino, sussidiata dalla linea secondaria rappresentata dalla depressione di San Boldo.

La regione montagnosa.

Di tutta la regione montagnosa che si eleva subito a nord delle colline prospicienti il Piave fra Colfosco e Valdobbiadene ha immediato interesse per lo studio della fronte della 6ª Armata a. u. solamente il Gruppo del Cesen, che si erge sulla sponda sinistra del Piave e sul solco Cadola-San Pietro di Barbozza con pendii ripidi che raggiungono tosto un' altezza di circa 700 metri, formando quasi una orlatura intorno a tutto il gruppo. Su questa altura, senza forti avvallamenti marginali, si alza un bastione che ha un' altezza media abbastanza costante fra i 1000 e 1300 metri; anche i pendii di questo bastione sono piuttosto erti, ma le cime tondeggianti danno a tutto il gruppo quasi una dorsale comune, leggermente ondulata. I pendii verso il Piave sono profondamente intersecati da corsi d'acqua, di cui i principali sono il Torriga, lo Zigogna, il Limana, lo Ardo, il Terche, il Rimonta; per queste valli, quasi tutte praticabili, le difficoltà di penetrare nell'interno del gruppo sono di molto diminuite. I pendii verso il solco sono del pari intaccati da corsi d'acqua, però meno frequenti e molto più brevi che sull'altro versante, perchè le cime scendono sul solco in alcuni punti ripidissime, tanto che questo versante del gruppo è solcato trasversalmente solo da sentieri e anche questi non in grande quantità.

Il Monte Cesen, alto 1569 metri, si alza poco a nord di Valdobbiadene e colla sua cima acuminata si stacca dal gruppo, come una vedetta. Esso consente a chi ne è in possesso un largo campo di vista, e sistemato a difesa

potrebbe diventare un caposaldo di primo ordine per tutta la zona montana e un formidabile punto d'appoggio a opere fortificatorie della catena collinosa del Raboso. Anche i suoi fianchi sono intaccati da numerosi canaloni e le valli del Raboso e Valle Paula, incidendone profondamente i pendii orientale e settentrionale, lo isolano quasi dal resto del gruppo. Posto tra la Conca di Alano e il solco Follina-San Pietro di Barbozza esso ha la duplice mansione di concorrere allo sbarramento della stretta di Quero e di guardare l'ingresso al solco San Pietro di Barbozza-Cadola, al quale comanda per lungo tratto della sua estensione. Domina assolutamente tutta la catena collinosa e la Piana di Sernaglia, che nessuno potrebbe tenere senza il suo possesso ed ha sotto il suo controllo tutto il gruppo collinoso di Collalto e gran tratto della pianura fra Piave e Livenza. Nel settore centrale della 6ª Armata a. u. esso rappresenta una posizione cardine, poichè soltanto il suo possesso permette agli austriaci di servirsi del solco Cadola-San Pietro di Barbozza come di una via sicura di rifornimento d'ogni genere per tutta la fronte da Falzè di Piave allo Spinoncia.

Le colline del Raboso.

Sull' angusta piana di Vittorio formata dal Meschio e dal Soligo, si alza a m. 597 il Monte Baldo, dal qulae si stacca verso sud-ovest la catena di colline del Raboso, limitata a nord e ad ovest dall' ampia vallata che forma il Soligo nel suo corso medio e dalle valli dei torrenti Raboso e Teva, e scende con le colline di Vidor sul breve gradino piano che sovrasta al terreno alluvionale del Piave, dalla foce del Soligo fin quasi alla strada di Fener.

Questa catena, pur non presentando alcun grande ostacolo al transito, ha un grado di percorribilità un po' limitato, sia perchè le valli parallele all' asse longitudinale

mancano completamente, sia perchè le singole colline, specie le più alte, hanno pendii alquanto ripidi, sia perchè i corsi d'acqua che sgorgano dalle stesse hanno il corso breve in valli incassate. Una sola grande incisione, la valle del Soligo, intacca la catena trasversalmente e la divide in due gruppi, uno settentrionale che ha il suo centro in Colle Val Spinosa (421) e uno meridionale che ha la sua massima elevazione al Monte Mancader (470).

Anche i due gruppi hanno profonde intaccature trasversali, come la valle dei Piai ed il torrente Rival, affluenti del Cervaro e il Lierza nel gruppo settentrionale, e il Rio Raboso nel gruppo meridionale. Tutte queste intaccature, se rendono in certo modo più difficile la percorribilità della catena nel senso dell'asse, facilitano le comunicazioni fra la piana di Sernaglia e il grande solco che divide la catena delle colline del Raboso dal blocco del Cesen.

Le colline di Collalto.

La zona collinosa orientale è incisa successivamente da due valli abbastanza profonde, quella del Torrente Crevada e quella del Torrente Cervano; fra queste due, come pure fra ognuna d'esse e la valle delimitante la catena, vi è una quantità di valli minori, che la zona longitudinale, per cui essa viene a essere divisa in altrettante catene parallele. Tutti questi torrenti vanno a raccogliersi nel Monticano, che attraversa la pianura, da Conegliano a Motta, parallelamente al Piave e si congiunge alla Livenza. Per queste valli della pianura di Conegliano è facile penetrare fin nella parte più interna della zona collinosa, la cui percorribilità nel senso perpendicolare all'asse non è quasi mai ostacolata dai corsi d'acqua, se non nel corso medio, ove sono piuttosto profondi e non sempre guadabili. Le colline che fanno parte del sistema hanno generalmente dolci pendii, onde anche da questo lato la percorribilità di tutta la catena è quasi sempre agevole. Solo la parte meridionale della

catena, e precisamente le colline di Colfosco, si presentano col pendio rivolto al Piave meno facilmente percorribile, non tanto per la ripidità dei fianchi, quanto per il gran numero di valloncelli e canaloni che li solcano lungo le linee di massima pendenza; però le valli dei torrenti Ruggio e Ruggiat che si riuniscono nella pianura a Susegana, rendono da questa zona facilissimo l'accesso a tutte le colline di Colfosco e Collalto.

La Piana di Sernaglia.

È il triangolo perfettamente piano che ha per base il Piave e per lati a oriente il basso Soligo e a occidente le ultime propagini delle colline del Raboso. Il terreno, tutto a campi, non presenta che qualche increspatura di nessuna importanza, ed è nel margine meridionale quasi ovunque sopraelevato di una decina di metri sul terreno alluvionale; non è intersecato che scarsamente da piccoli corsi d'acqua e solo nella parte occidentale è solcato dal Rio Raboso, che col Rio Rasper separano la piana di Sernaglia propriamente detta da quella fascia marginale che con una profondità variabile da 2 Km. a qualche centinaio di metri gira fra la base delle due catene nord-occidentali (Colline del Raboso e Gruppo del Cesen) e la sponda sinistra del Piave sino a Segussino.

La Piana di Sernaglia, solcata da una ricca rete di strade, che uniscono fra loro tutti gli abitati, comunica col gruppo collinoso di Colfosso più difficilmente che con la catena del Raboso, separata com'è da quest'ultima dal letto del Soligo, che in alcuni punti scorre abbastanza incassato, pur presentando in tutto il suo percorso un ostacolo superabile senza nessuna grave difficoltà.

Malgrado la ricca rete stradale, militarmente l'importanza della Piana di Sernaglia è nulla, essendo per tutta la sua estensione battibile dalle nostre artiglierie, senza un solo punto defilato al tiro.

Il Solco San Pietro di Barbozza-Cadola.

Nel tratto superiore, fra il Piave e il Lago di Santa Croce, esso è formato dal terreno paludoso solcato dal fiume Rai, da qui alle sorgenti del Meschio lo formano la conca dei due laghi di Santa Croce e Morto che comunicano fra loro per mezzo del passo di Fadalto; lo continua la valle del Meschio fino alla Piana di Serravalle, da dove si apre l'adito alla Pianura fra Livenza e Piave; da sud di Serravalle a Follina esso è costituito dalla valle del Soligo. Larga quasi ovunque oltre un chilometro; a Follina, il Soligo volgendosi bruscamente da N.O. verso S.E. attraverso la larga fenditura che forma nella catena collinosa occidentale, mette in comunicazione questo importantissimo solco con la Piana di Sernaglia. Da Follina a San Pietro di Barbozza il « solco » non è più nè così ampio, nè a fondo così regolare e così piano come nel tratto superiore; esso risulta da un succedersi di valli e conchette anguste, le valli del torrente Campea e suoi affluenti (da Follina a Combai), le valli del Rio Raboso e suoi affluenti (da Combai a San Pietro di Barbozza).

L'importanza di questo solco dal lato delle comunicazioni è grandissima poichè esso è il corridoio nel quale vanno a sboccare tutte le grandi linee di comunicazione di questa zona alpina e dal quale si dipartono tutte le strade che raggiungono la pianura fra Livenza e Piave. E' attraverso questo solco che si svolge la maggior parte dei movimenti specialmente di truppe, interessanti il settore centrale della 6ª Armata austro-ungarica.

La Pianura.

La zona piana è limitata a occidente e a settentrione dalle montagne che la recingono, abbastanza ripide, in un grande arco di cerchio, e a oriente dal mare, il quale lungo

tutto il litorale produce delle lagune, mentre i fiumi a carattere torrentizio che scendono dalle Alpi e la attraversano in direzione ovest-est, si impaludano alla foce. Quasi ovunque essa è attraversata in ogni senso da rogge, da corsi d'acqua affioranti, da canali a breve corso sub-aereo, e non ha che rarissimi dislivelli.

Da nord a sud è tagliata da tre fiumi maggiori: il Tagliamento, la Livenza e il Piave, e da una quantità di corsi d'acqua minori, loro affluenti. Però le zone intermedie ai fiumi non hanno nessun carattere particolare; da per tutto la stessa uniformità del terreno, la stessa ricchezza d'acqua sorgiva, la medesima vegetazione. Di una percorribilità speciale della regione non è il caso di parlare, poichè il suo terreno è transitabile per uomini e carreggi leggeri da per tutto. Carreggi pesanti e artiglierie sono costretti sulle strade, essendo il terreno acquitrinoso, specialmente nella parte più orientale, inadatto a sostenerne il peso; ma tale carattere non si manifesta che raramente nella zona piana assegnata alla 6ª Armata a. u. - I corsi d'acqua sono ostacoli di poco momento, eccezion fatta per i tre fiumi maggiori, che però in alcuni punti offrono guadi comodi e sicuri.

Il Tagliamento.

E' il fiume più grande della pianura friulana; nasce presso il Passo della Mauria (Monte Maiaron) e raccoglie in sè una quantità di corsi d'acqua minori, tutti come lui a carattere torrentizio. Già nel suo corso superiore ha un letto di considerevole ampiezza, che nel suo corso inferiore raggiunge la larghezza di qualche chilometro. Le magre più forti si manifestano durante l'inverno e nei mesi di luglio e agosto; in primavera, causa il disgelo delle nevi, il livello delle acque si mantiene abbastanza alto; di regola, dopo le pioggie, dato l'enorme bacino imbrifero del fiume, le piene perdurano fino a otto giorni.

Il fiume presenta vari gradi nella possibilità dei guadi: dal ponte di Avons ad Amaro è quasi sempre facilmente guadabile; da Amaro fino a valle di Pioverno non è mai guadabile; di fronte a Bordano i guadi sono ottimi; alquanto difficili, invece, da Ospedaletto al ponte di Braulins, ma si rifanno molto buoni dal ponte di Braulins alle foci del fiume Ledra; da qui fin oltre il vecchio passaggio sulle barche tra Ragogna e Pinzano i guadi sono impossibili; però da Pinzano ai Ponti della Delizia i guadi sono generalmente buonissimi, anzi su questo tratto il fiume durante le magre resta asciutto; nel suo corso inferiore, fattosi più largo e più abbondante d'acqua per i numerosi affluenti, i guadi sono da per tutto impossibili.

Il Livenza.

Il Livenza ha corso eminentemente fluviale, riceve durante il suo corso parecchi affluenti, fra i quali, il più notevole, il Meduna, fiume a carattere torrentizio che si unisce al Livenza, nei pressi di Mansuè.

Il Livenza nasce vicino a Polcenigo e precisamente dal Col della Santissima, non è guadabile in nessun punto del suo corso, ha una larghezza media di circa trenta metri ed una profondità di cinque metri.

Il fiume non ha periodi notevoli di magra; invece, nella stagione delle pioggie, va soggetto a delle piene, causate, specialmente, dalla affluenza del Torrente Artugna, nel suo corso superiore, e da quella del Meduna nel corso inferiore. Le rive del Livenza, dalla sorgente fino a Portobuffolè, sono basse e molto boscose; da questo punto fino alla foce sono alte con una vegetazione piuttosto scarsa; verso la foce, cioè prima di Caorle, il fiume si ramifica, dando origine ad una vasta palude.

Il Piave.

Nasce dal Monte Paralba e fino alla stretta di Quero scorre più o meno incassato fra i monti. Da San Vito di Valdobbiadene fino a Monte delle Grave di Papadopoli esso si interpone oggi fra le linee della nostra Armata e quelle austriache.

Ha carattere torrenziale, come gli altri fiumi veneti, negli anni decorsi, durante i mesi di giugno e luglio e talvolta anche fino a settembre, nel tratto che interessa la nostra Armata, era povero d'acqua e quasi ovunque guadabile; tali condizioni però quest'anno non si sono verificate. Dai guadi tentati da disertori e fuggiaschi nei mesi di luglio e agosto si è stabilito che quest'anno, durante tale periodo, il fiume incominciava ad essere guadabile a valle di Bigolino, presentando vari gradi di guadabilità.

Era guadabile con qualche facilità fra Bigolino e la foce del torrente Curogna e alle Grave di Ciano, molto difficilmente tra Fontigo e Casa Biadene (Montello) e dalla foce del Rio Rosper a Falzè di Piave; ai ponti della Priula si presentava inguadabile. Per concludere, si può affermare che il Piave, durante il luglio e agosto di quest'anno, era quasi dappertutto assai difficilmente guadabile anche nella stagione più asciutta, e che però le condizioni di guadabilità più favorevoli si sono finora presentate alle Grave di Ciano.

I guadi del Piave effettuati durante i mesi di luglio e agosto sono:

Filanda di Bigolino - Isola Avellino - Isola Salerno (20 luglio). — Passaggio non difficile, effettuato interamente a guado oltre cinque filoni larghi 40-50 metri della profondità massima di metri 1,20.

Bosco - Isola Bologna - Cimitero di Sant' Urbano (3 agosto). — Passaggio difficile: i primi cinque filoni guadabili, l'ultimo, velocissimo, profondo metri 1,50, largo metri 60, non transitabile che in barca (17 luglio). Passaggio non difficile (più a valle del primo) effettuato a guado oltre

otto filoni di 40-50 metri di larghezza e della profondità di metri 1,20.

Isola Verona - Parma - Scuole. — Tre filoni con pochissima acqua; sotto la riva nostra due filoni larghi metri 30, profondi metri 1,80, non transitabili che a nuoto.

Casa Casona - Casa Biadene. — Guadi difficili, oltre il filone principale largo metri 1,20 e profondo metri 1,60.

Dalla foce del Rio Rosper alla foce del Soligo. — Passaggi difficili, effettuati negli ultimi tempi da circa 40 fuggiaschi, oltre un ramo principale di metri 70 e alcuni rami minori, tutti della profondità massima di metri 1,20. I guadi però sono incompleti, poichè il filone sotto il Montello, largo circa 75 metri e profondo circa 1,50, causa la velocità dell'acqua, non si è potuto guadare.

Comunicazioni con l'interno.

a) Grandi arterie stradali

Le comunicazioni con l'interno avvengono in modo facile e rapido, sia per ferrovia, che per via ordinaria.

Ferrovie. — Propria alla regione del Medio Piave vi è una sola linea ferroviaria, con percorso da est a ovest, la Udine-Venezia, alla quale per la valle del Fella (Pontebba) e valle del Tagliamento (Casarsa-Spilimbergo-Gemona) si uniscono le ferrovie austriache della Carinzia, e per la valle dell'Isonzo e la pianura friulana nord-orientale, per Gorizia-Cormons-Udine, si uniscono le ferrovie della Carniola e del Litorale austriaco.

Due tronchi ferroviari secondari, e cioè:

a) il tronco Conegliano-Vittorio, preesistente alla nostra ritirata al di qua del Piave,

b) e il tronco Sacile-Vittorio, costruito dal nemico già nei primi mesi dell'occupazione, aumentano l'efficienza dell'arteria principale.

Il tratto di ferrovia dell'alto Piave, Feltre-Belluno-Pieve di Cadore, ha per il nemico un valore puramente locale, non ricollegandosi a nessun'altra linea dell'interno, però essa porta un notevole contributo al traffico, alleggerendo il movimento sulla strada di fondo Val Piave.

La linea ferroviaria della Valsugana non ha valore diretto per la zona del Medio Piave, in quanto che essa, potendo essere usata fino a Primolano, serve più specialmente al settore del Brenta; siccome però, oltre Pergine-Trento, è in comunicazione diretta con la ferrovia Franzenfeste-Kufstein, deve essere presa in considerazione anche per questa zona, per quanto riguarda le provenienze dell'Austria occidentale e della Germania.

Strade. — La zona compresa tra Valdobbiadene e il Ponte della Priula, è ricca di strade, collegate con la regione retrostante da due grandi arterie stradali, una proveniente da est a ovest, e precisamente la strada Udine-Casarsa-Pordenone-Sacile-Conegliano, l'altra da nord a sud e cioè la strada di fondo valle Piave, alla quale si raccorda la strada Cortina d'Ampezzo-Fonzaso che unisce il Tirolo meridionale al Cadore. Queste due grandi arterie sono unite fra loro dalla strada del Fadalto che per la piana del Rai raggiunge la strada di fondo valle Piave e per la valle del Soligo e quella del Meschio, la grande arteria veneto-friulana.

Come per la ferrovia della Valsugana, la strada che per Primolano-Pergine-Trento unisce la valle dell'Adige al Brenta, pur non avendo importanza diretta per la fronte del Medio Piave, costituisce però la grande linea di arroccamento fra lo scacchiere veneto e quello tridentino.

Queste grandi arterie stradali hanno aumentata la propria efficienza da una quantità di strade secondarie, di solida costruzione, facilmente percorribili, specialmente nella zona a sud di Feltre-Belluno e nella regione pianeggiante di Sernaglia e di Conegliano.

PARTE II.

SISTEMAZIONE DIFENSIVA

Caratteri generali.

La natura del terreno compreso fra l'Alto e Medio Piave e il Medio Tagliamento, in parte montagnoso e in parte completamente piano, non ha imposto al nemico alcuna differenza sostanziale nei metodi seguiti per sistemare a difesa le due diverse zone.

Chi faccia un confronto tra le opere fortificatorie attualmente esistenti nella regione in parola con quelle che il nemico aveva apprestato sul Basso e Medio Isonzo, scorge a prima vista la differenza spiccata che intercede fra i concetti informatori dei due diversi sistemi: le vaste zone fortificate con molteplici linee parallele, intersecate in ogni senso da linee fiancheggianti e di raccordo, ricche di camminamenti, i classici compartimenti stagni del Carso e della Pianura di Gorizia, non trovano neanche un lontano ricordo nella sistemazione difensiva attuale. Il nemico ha sensibilmente mutato metodo. Il settore della 6ª Armata a. u. dal Bersaglio della Priula a S. Vito di Valdobbiadene fino ad una distanza che supera i tre chilometri dalla sponda sinistra del Piave solamente nella parte montuosa, è inciso a intervalli da elementi staccati di trincea, i quali nella zona marginale in alcuni pochi tratti superano i 2000 metri di sviluppo, e generalmente non hanno più di 200 metri di

lunghezza; elementi staccati, senza alcun raccordo fra di loro, senza un orientamento costante, che non accennano se non eccezionalmente ad una linea continua; invece nella zona piana arretrata questi elementi vengono uniti in una linea continua, che sbarra traversalmente il terreno; nella parte montagnosa ricompaiono gli elementi staccati con la speciale funzione di sbarrare le testate delle valli attraverso cui è possibile raggiungere la linea d'arroccamento dell'Alto Piave.

La sistemazione difensiva nemica può essere riassunta nelle seguenti grandi linee:

1) - una zona marginale, larga circa 3 Km., con una linea d'osservazione che segue l'andamento del fiume, e munita all'interno di numerosi elementi staccati di trincea;

2) - una linea arretrata continua, che sbarra traversalmente la zona piana, a distanza superiore ai 3 Km. dalla sponda del fiume, e di cui finora esiste un tratto di circa 6 Km. da Colle Puliero a Boaria Donegal;

3) - gli sbarramenti isolati alla testata delle valli di accesso alle linee di arroccamento.

Il tratto del Tagliamento che scorre entro la zona della 6ª Armata a. u. presenta pure delle opere fortificatorie, consistenti nella testa di ponte di Casarsa e nella linea marginale della sponda sinistra del Tagliamento.

Criterio informatore.

L'organizzazione difensiva della fronte della 6ª Armata a. u. si potrebbe chiamare il «sistema degli sbarramenti». Come nella zona montagnosa, dove tutte le teste di vallata sono sbarrate da elementi di trincea, così anche nella parte piana ogni sbocco di strada ed ogni capolinea ferroviario hanno i loro sbarramenti, che sono particolarmente forti ai nodi stradali.

Però, non come era il caso nel vecchio sistema di rafforzamento, alla linea in sè è commesso il compito principale della difesa del terreno, ma a tutti i mezzi che possono ostacolare o impedire l'avanzata del nemico.

Quelle che nei vecchi sistemi di difesa venivano propriamente chiamate difese accessorie, in questo nuovo sistema degli sbarramenti, hanno la stessa importanza delle linee di trincee, poichè altre linee di sbarramento sono formate di reticolati e di cavalli di Frisia; le mitragliatrici e le bombarde fanno parte integrante della sistemazione difensiva, in quanto che si trovano postate anche molto lontano dalla prima linea, costituendo alcuni elementi d'uno sbarramento arretrato. Entra pure nel sistema difensivo il fuoco d'artiglieria predisposto per lo sbarramento mobile; all'uopo tutta la fronte è divisa in sezioni ben definite sulle quali le artiglierie hanno inquadrato il loro tiro.

Valore del nuovo sistema difensivo.

Il sistema degli sbarramenti presenta sul sistema a linee multiple o a compartimenti stagni un primo grande vantaggio, e cioè una maggiore difficoltà ad essere battuto o demolito dalle artiglierie nemiche. I piccoli elementi di trincea non possono venir battuti così efficacemente come le grandi costruzioni del tempo passato, si potrebbe dire che la difesa è più agile. Il reticolato basso e poco profondo è meno vulnerabile dei poderosi reticolati di una volta; le mitragliatrici postate un po' da per tutto, fuorchè su piazzuole stabili che nel nuovo sistema sono abolite, hanno maggiore probabilità di sfuggire al tiro avversario, poichè la loro postazione improvvisata è assai più difficile a individuarsi che le postazioni fisse.

Però a sfruttare bene questo sistema e a dargli tutto il suo valore è necessario avere delle truppe educate e allenate un po' diversamente di prima. Il sistema degli

sbarramenti è ottimo quando anche i minimi riparti, plotone, sezione mitragliatrici, sono abituati a combattere completamente autonomi; allora ogni elemento di trincea può trasformarsi in un piccolo caposaldo, ogni nido di mitragliatrici diventa imprendibile, ogni intervallo fra trincea e trincea può essere ottimo punto di partenza pei contrattacchi.

Forse la generalizzazione dell'istruzione d'assalto fra tutte le fanterie a. u. ha avuto principalmente lo scopo di allenare il soldato a questo modo di combattere individuale.

Caratteristiche dei settori:

Zona marginale fortificata.

Dal Bersaglio della Priula a Segusino, la fronte della 6ª Armata a. u. per la natura del terreno può essere divisa in una successione di tratti piani e collinosi:

tratto piano, dal Bersaglio della Priula a Marcatelli;
tratto collinoso, da Marcatelli alla foce del Soligo;
tratto piano, dalla Foce del Soligo a Vidor (Piana di Sernaglia);
tratto collinoso, da Vidor a Segusino (regione collinosa di Valdobbiadene).

Di questi, i tratti che presentano il maggior numero di opere fortificatorie sono i due più orientali, cioè Bersaglio della Priula-Marcatelli e Marcatelli-Foce del Soligo; un numero minore la regione collinosa di Valdobbiadene, minimo la Piana di Sernaglia. In questa regione però sono più numerosi che altrove i nidi di mitragliatrici.

Il nemico, fortificando questa zona, ha tenuto conto di tre fattori: natura del terreno; opere di rafforzamento; nidi di mitragliatrici. Per avere ovunque il massimo rendimento col dispendio puramente necessario, esso ha contemperato i tre fattori in modo da avere, dove il terreno per sua natura è più adatto alla difesa, un numero minore

di opere di rafforzamento e di apprestare le difese piuttosto con nidi di mitragliatrici che con opere di fortificazione, là dove il terreno piano o leggermente increspato è meglio atto a postazioni d'armi.

Per queste ragioni si può affermare che la zona fortificata marginale ha quasi ovunque la stessa consistenza e che l'unica differenza nel grado di vulnerabilità dei suoi punti è data dalla maggiore o minore difficoltà di raggiungerli attraverso il Piave.

Opere di rafforzamento dal Bersaglio della Priula a Marcatelli.

E' forse questo l'unico settore dove le opere di rafforzamento della zona marginale non seguono completamente il principio su cui si basa il « sistema a sbarramenti isolati ».

La sponda sinistra del Piave, immediatamente prospiciente il fiume, dal Bersaglio al Ponte ferroviario della Priula ha solamemente delle buche per vedette; subito dietro l'argine, provvisto a brevi intervalli di nicchie per vedette è scavata una trincea che dal terrapieno ferroviario va ininterrotta fino alla Casa dei Pescatori (Casera); il tratto intermedio ha un reticolato a zig-zag; tra le strade retrostanti all'argine, fino a 1500 metri circa dalla sponda sono stesi sbarramenti di filo spinato; le mitragliatrici sono tutte in postazione fra la trincea dell'argine e la riva. Si noti che il filone del Piave che lambisce questo tratto della sponda sinistra è sempre inguadabile.

La zona di terreno compresa tra il ponte ferroviario della Priula - La Brughiera - la strada che dalla Brughiera raggiunge la rotabile Marcatelli-Susegana fino al bivio con l'altra rotabile Susegana - Ponte della Priula, dal bivio a Casa Masile, da Casa Masile all'argine ferroviario in corrispondenza a Casa Casella ha elementi di trincea sulla linea prospiciente il fiume e sbarramenti di reticolato fra le strade e gli argini e lungo le due rotabili, fino in pros-

simità dell'abitato di Susegana. Sono segnalate postazioni di mitragliatrici fino a oltre un Km. dalla sponda.

La zona di Marcatelli, da La Brughiera a C. Sasso non ha trincee. Dietro l'argine è scavato un camminamento-trincea continuo; fra l'argine e la sponda sul terreno di alluvione del fiume vi sono vari ordini di reticolati; tutta la sponda è disseminata di posti di vedetta.

Dietro all'argine, lungo la strada Mina-Marcatelli-Ponte della Priula, sbarramenti di reticolato, a sud di Marcatelli e di C. Varesina, elementi isolati di trincea a sbarramento dei nodi stradali e di passarelle sulla Piavesella.

Le mitragliatrici distano fino a 1 Km. dalla sponda del fiume.

La costruzione di trincee continue in questa zona non denota che il nemico abbia quivi adottato un sistema d'organizzazione difensiva diverso da quello seguito negli altri settori. Le trincee continue che sono forse semplici camminamenti difensivi, hanno più che altro lo scopo di sfruttare gli argini del fiume che organizzati a difesa, possono rappresentare un serio ostacolo all'attaccante.

In generale si può caratterizzare la sistemazione difensiva di questo settore nel senso, che tutte le opere d'arginatura sono sistemate a difesa con lo scavo di nicchie sugli argini stessi e di camminamenti-trincea immediatamente sul tergo; le grandi rotabili hanno sbarramenti laterali di reticolato e forse sono predisposte delle interruzioni; ai nodi stradali e ai passaggi sui corsi d'acqua sono organizzati dei piccoli capisaldi; i nidi di mitragliatrici sono più numerosi sulla linea marginale che nell'interno della zona.

Opere di rafforzamento da Marcatelli alla foce del Soligo.

La sponda del fiume da C. Sasso a Mina non ha che un camminamento difensivo protetto da reticolato e la strada rilevata Casa Sasso-Mina ha sul tergo un camminamento.

Da Mina fino alla foce del Soligo si susseguono elementi staccati quasi tutti però di considerevole lunghezza e a breve distanza l'uno dall'altro. Subito dietro, tutti gli innumerevoli valloncelli che dal Colfosco e dal Col della Tombola scendono verso il Piave, hanno i loro elementi di trincea a sbarramento delle testate. Anche la testata di Valle Ruggiat ha degli elementi di sbarramento, tanto sul pendio del Bosco Torrai che su quello del Col di Guarda. La valle del Ruggiat è anche provvista di caverne. Le opere di sbarramento non sono molto estese; numerosi però i nidi di mitragliatrici, specialmente fra S. Daniele e la foce del Soligo; particolarmente formidabili alcuni nidi in posizione dominante, come quello sopra la testata di valle delle Zocche e quello sopra la testata del valloncello Jacur.

Molto addietro nel settore, in valle del Ruio e in Val Crevada ci sono anche alcuni elementi di trincea fiancheggianti; ma sembra trattarsi di lavori eseguiti per l'addestramento particolare delle truppe all'attacco contro il Montello.

In questo settore la seconda linea continua, di cui è tenuta parola più sotto, ha il suo massimo sviluppo.

Opere di rafforzamento della Piana di Sernaglia.

La piana di Sernaglia, tra la foce del Soligo e Rio Raboso, è il tratto di fronte più povero di opere di rafforzamento di tutta la zona della 6ª Armata a. u.

Eccezion fatta per alcuni elementi di trincea abbastanza estesi e numerosi con sbarramenti di reticolato tra la foce del Soligo e Falzè di Piave, la zona marginale è quasi solo in parte protetta da opere fortificatorie. Troviamo da Falzè a Villamatta una serie di brevi elementi di trincea molto vicini fra loro, che coronano il gradino racchiudente i prati di Boaria del Magazzino e che continuano in linea quasi ininterrotta lungo tutto il ciglione del gradino, parte prospiciente il Piave parte i prati dei Molini, fino a raggiungere ad ovest di Villamatta la strada che va a Fontigo.

Anche qui, come negli altri settori, abbiamo lungo le strade principali degli elementi staccati; caratteristici per questa zona sono il gran numero di nidi di mitragliatrici sistemati a quasi tutti i crocicchi e il grande reticolato che sbarra traversalmente il piano di Sernaglia a nord di Chiesola.

Al di là di questo sbarramento vi sono altri elementi di trincea particolarmente numerosi nella parte occidentale, in prossimità dell'abitato di Sernaglia e nella parte orientale a nord di S. Michele di Falzè.

Dalle foci del Raboso a Vidor, sulla sponda del fiume, non si riscontrano che posti per vedette, con qualche raro e breve elemento di trincea e però con estesi reticolati di sbarramento che seguono l'andamento degli argini. Gli elementi di trincea sono scavati più specialmente sul gradino che si alza sopra il terreno d'alluvione da est di Fontigo all'Abbazia di Vidor.

A distanza variabile da 2-3 Km. dalla sponda del fiume a sud degli abitati e dei nodi stradali, abbiamo elementi, isolati di trincee. Mentre fra il Soligo e il Raboso abbondano i nidi di mitragliatrici, tra il Raboso e Vidor ve ne sono pochissimi; la zona è però facilmente battibile dalle proprie artiglierie, che possono sviluppare un fuoco efficacissimo anche per l'enorme quantità di osservatori esistenti sulla retrostante zona montagnosa.

Opere di rafforzamento della zona collinosa di Valdobbiadene.

Nella zona collinosa di Valdobbiadene, a differenza di quanto è stato rilevato per l'altra zona collinosa di Collalto-Colfosco, la caratteristica della sistemazione difensiva non è già lo sbarramento dei valloncelli discendenti verso il Piave, per quanto siano anche qui numerosi, bensì una serie di sbarramenti della striscia piana che forma quasi una breve piattaforma su cui s'innalza tutto il sistema del Monte Cesen. Non è che gli sbarramenti delle valli manchino

anzi sono abbastanza numerosi, ma non ad essi, bensì alle opere di sbarramento della trincea piana è commessa la parte principale della difesa del settore.

Tra Vidor e Bigolino la linea marginale è quasi a scavo continuo, ovunque protetta da reticolato, da Bigolino a S. Vito gli elementi si fanno più radi e quasi sempre corrono sull'orlo del gradino prospicente il terreno d'innondazione. Nei tratti dove il fiume è più largo, le vedette, in piccoli appostamenti, sono portate anche sulle isole del Piave.

Gli sbarramenti retrostanti alla prima linea hanno particolare sviluppo attorno agli abitati, costituendo quasi delle ampie ridotte, con caverne e camminamenti di raccordo tra i singoli elementi di trincea. I nidi di mitragliatrici in questo settore sono più specialmente riuniti in due gruppi, l'uno attorno a Vidor e l'altro a sud di Villanova di Valdobbiadene. Si nota anche qui la grande quantità di osservatori che, per l'altitudine a cui si trovano, hanno tutti un ottimo campo d'osservazione sulle nostre linee.

La seconda linea.

Verso la metà di settembre si è constatato che nel settore fronteggiante il lato orientale del Montello, i vari elementi di trincea sparsi, che rappresentavano una rudimentale seconda linea, sono stati riuniti fra di loro e provvisti di una certa quantità di ricoveri ed anche di qualche camminamento d'accesso. L'andamento che assume questa linea, lunga circa 6 Km., e di cui non è ultimata la costruzione, è il seguente: Colle Puliero - Casa Fornasier - Casa Anconetta - quota 198 - La Guizza - Boaria Donegal.

Rete stradale adiacente alla fronte.

La rete stradale adiacente alla fronte si presenta nelle grandi linee composta di quattro arroccamenti di valore

differente, con andamento N.E-S.O., intersecati quasi a 90° da cinque strade a percorso N.O.-S.E.

I quattro arroccamenti sono formati dalle seguenti strade:

1) Vittorio-Follina-Valdobbiadene, sussidiata dalla strada Vittorio-Tarzo-Guia;
2) Vittorio-S. Pietro di Feletto-Refrontolo-Soligo-Farra-Vidor;
3) Conegliano-Parè-Susegana-Collalto-Falzè;
4) marginale di riva sinistra del Piave fra i Ponti della Priula e Vidor, quest'ultima di scarso valore logistico perchè troppo esposta al fuoco delle nostre artiglierie.

Le strade perpendicolari a questo fascio di arroccamenti sono:

1) la strada di Valle Teva;
2) la strada di Valle Raboso, tra Guia e Vidor;
3) la strada del Medio e Basso Soligo, tra Follina e Falzè di Piave;
4) la strada di Valle Crevada;
5) la strada di Valle Cervano, fra Tarzo e Conegliano, sussidiata dalla strada Vittorio-Conegliano, che segue per buon tratto il corso inferiore del Meschio.

Nella rete stessa abbiamo ancora delle linee secondarie, particolarmente numerose nella parte occidentale, attorno a Sernaglia, meno, invece, nella parte orientale, zona di Susegana; però tutte queste strade sussidiarie risultano di valore molto relativo, essendo per il loro tracciato o sulla piana completamente scoperta o su dorsali di colline vicinissime al Piave assai facilmente battibili dalla nostra artiglieria che può renderle intransitabili per il nemico, a suo arbitrio.

Tutto il sistema stradale adiacente alla fronte del Medio Piave ha un nodo principale a Vittorio, dove si raccorda mediante la grande arteria del Fadalto alle provenienze da

settentrione e mediante la Vittorio-Sacile alla grande rotabile Sacile-Udine; quest'ultima, per mezzo del tronco Sacile-Conegliano, ne costituisce un altro importante raccordo e precisamente con le provenienze da ovest, per cui altro nodo importante verrebbe a essere quello di Conegliano, ma di minor valore che quello di Vittorio, trovandosi lo stesso interamente sotto il nostro controllo.

In generale i fasci stradali compresi tra S. Pietro di Feletto-Refrontolo-Soligo-Farra e Vidor e la marginale del Piave hanno per i movimenti nemici un valore piuttosto scarso, essendo quasi ovunque o nel raggio di vista dei nostri osservatori o sotto il fuoco delle nostre batterie, mentre quelli compresi fra la suddetta strada e la regione montuosa sfuggono completamente a qualsiasi ordinario controllo da parte nostra. Per tale ragione è attraverso questo tratto della rete stradale che si svolge la parte più importante del traffico nemico.

Costruzioni stradali.

Il più importante lavoro stradale compiuto dal nemico nella zona del Medio Piave, è l'aver resa intieramente carrozzabile la strada Tovena-Trichiana, che riduce notevolmente il percorso fra la strada Belluno-Feltre e la valle del Soligo.

Altri lavori notevoli sono: due nuovi tronchi stradali, l'uno fra Campea e la valle del Raboso e l'altro fra Guia e Follo, i quali rendono più facili e più coperti alla vista i movimenti fra Follina e la fronte Vidor-S. Vito. Un raccordo stradale lungo poche centinaia di metri è stato costruito presso le Fornaci per le comunicazioni fra Refrontolo e Barbisano; altro raccordo, infine, è stato costruito fra la strada di Collalto e quella che passa sul rovescio di Col di Guarda.

Linee ferroviarie.

Le grandi linee ferroviarie che alimentano la fronte della 6ª Armata a. u., provenendo dall'interno dell'Austria,

sono la Pontebbana e quella che a Gorizia raccoglie le provenienze dalla valle Isonzo, dalla Carniola e dal Litorale austro-ungarico. Queste due linee ad Udine si riuniscono.

Da Udine alla fronte della 6ª Armata a. u. giunge la sola ferrovia settentrionale della Pianura Veneta, a percorso est-ovest, sussidiata nel primo tratto, per le provenienze dalla Pontebbana, dalla linea Gemona-Casarsa. Tale ferrovia si divide a Sacile in due rami, uno costruito abbastanza recentemente dal nemico, che raggiunge Vittorio e l'altro che va a Conegliano e Susegana.

Sulla linea Udine-Sacile il traffico si svolge intenso anche durante il giorno, però la ferrovia non prosegue oltre San Vendemmiano, poichè le nostre artiglierie possono battere la linea fino al binario di raccordo della vecchia linea Conegliano-Vittorio; ad ovviare a questo inconveniente il nemico ha costruito un nuovo raccordo fra quelle due stazioni all'altezza del ponticello sul Ghebo. Tuttavia di notte è utilizzato anche il tronco di linea Conegliano-Susegana, che viene percorso da treni leggeri, però solamente per il trasporto di materiale e munizioni.

Il nuovo tronco ferroviario Sacile-Vittorio, attivato il 26 maggio u. s. fino a Costa, è diventato immediatamente importantissimo, sia per aver aperto una nuova via di rifornimento non solo alle truppe della 6ª Armata, ma anche a parte di quelle dislocate fra Piave e Brenta. (Tale rifornimento avviene con autocarri che dalla stazione di Vittorio si spingono fino a Polpet, donde, utilizzando la ferrovia di fondo Val Piave, vengono raggiunti i grandi depositi di Feltre).

Le più importanti stazioni dal punto di vista dei depositi di materiali e del movimento ferroviario, esistenti nella zona fra Tagliamento e Piave, sono quelle di Sacile e di Vittorio.

Nella stazione di Sacile il traffico è sempre molto intenso; grandi quantità di materiale sono sempre depositate all'aperto e nei magazzini e vengono di continuo scaricate

e caricate dai treni. Presso la stazione sono parcate grandi quantità di carrette nuove che vengono portate via e continuamente rifornite. Dal tempo dell'occupazione austriaca sono stati ampliati alquanto i magazzini della stazione e ne sono stati costruiti di nuovi.

Dopo la costruzione della ferrovia Vittorio-Sacile la vecchia stazione di Vittorio ha perso di importanza mentre ne hanno acquistato molta le stazioni di Vittorio-Costa e di Vittorio-S. Andrea.

Nella stazione di Vittorio-Costa vi è sempre traffico intenso: molti treni sempre fermi e materiale depositato all'aperto. Il numero degli scali è in continuo aumento per le nuove costruzioni. La stazione è specialmente adibita al carico di materiali di ricupero e materiali per costruzioni.

La stazione di Vittorio-S. Andrea ha grande importanza come testa di linea per il movimento di truppe e di munizioni.

Dalla vecchia stazione di Vittorio partono tutti i giorni due tradotte per i militari in licenza:

1) Budapest-Urlauber-Zug (Tradotta per Budapest) che parte alle 18.30 ed arriva a Budapest (via Udine-Gorizia-Nabresina-Pragerhof) nella notte del giorno seguente alle 1.55;

2) Wiener-Urlauber-Zug (Tradotta per Vienna), che parte alle 4.30 (via Udine-Pontebba-Villacco) ed arriva a Vienna il giorno dopo alle 6.

Dal centro ferroviario di Vittorio alla fronte della 6ª Armata a. u. è stato dal nemico costruito un sistema di Decauville e teleferiche per facilitare il traffico dei rifornimenti.

Questo sistema è formato da una linea Decauville centrale che va da Revine Lago (valle Soligo) a Pieve del Trevisan e che è allacciata mediante teleferiche alla stazione vecchia di Vittorio ed alla stazione di Vittorio-S. Andrea. Questa linea centrale dirama presso Pedeguarda un tronco che raggiunge Campea e presso Follina si allaccia ad una

teleferica che raggiunge Visnà. Da Visnà in direzione di Feltre è in costruzione un' altra teleferica che ha lo scopo di facilitare le comunicazioni fra la Pianura Veneta e la Vallata del Piave le quali ora si svolgono sulle sole strade camionabili Tovena-Trichiana e Vittorio-Ponte nelle Alpi.

Mercè queste nuove linee di comunicazione, la ferrovia Feltre-Belluno-Calalzo, attualmente ancora isolata dal resto della rete ferroviaria e percorsa solo da treni leggeri con locomotive a benzina, acquisterà importanza maggiore di quella che non abbia avuto finora, senza raggiungere quella che avrebbe assunto, nel caso che se ne fosse effettuato il raccordo con Vittorio attraverso il Fadalto; raccordo che, invece, non è in attività, avendone gli austriaci abbandonata la costruzione.

Nella stazione di Pordenone si trova sempre un rilevante numero di treni fermi ed una scarsa quantità di materiali. La stazione è però leggermente accresciuta di importanza e fu costruito qualche nuovo magazzino.

Nella vecchia stazione di Casarsa, importante come nodo ferroviario, vi è sempre un grande numero di treni, ma punto materiale depositato.

Nella stazione nuova che si trova poco dopo il bivio, sulla linea di Spilimbergo, è pure grande il numero dei treni in stazione e notevole ne è il movimento. Anche in essa non si trovano depositi di materiali all'aperto nè in magazzini e neppure esistono costruzioni che possano essere adibite a tali scopi nei pressi della stazione.

La stazione di Conegliano ha una scarsissima importanza ed in essa arriva qualche treno solo di notte; di giorno i pochi che vi giungono si fermano all'estremità orientale. Non fu fatto ampliamento dei depositi e non si trova quasi alcun ammassamento di materiale all'aperto.

Nella stazione di Pianzano furono costruiti alcuni binari morti e qualche baracca. La stazione ha importanza per il solo transito ed in essa non si trovano che pochissimi materiali depositati.

Anche la stazione di Silvelletta, sulla Vittorio-Sacile, benchè abbia numerosi binari, non presenta attualmente che scarsa importanza per il transito e nessuna come scalo.

Di scarsa importanza è anche la stazione di Spilimbergo dove pure non si trovano che scarsissimi depositi di materiali.

Tutte le stazioni oltre il Tagliamento non presentano ampliamenti e ciò è giustificato dal fatto che già prima dell'invasione la loro ampiezza era sufficiente allo svolgimento di un intenso traffico. La stazione di Udine ha mantenuto la grande importanza che aveva anche antecedentemente all'ottobre 1917.

Le Artiglierie nemiche.

Caratteristiche dello schieramento.

Lo schieramento sulla fronte dell'Armata può essere diviso in tre grandi masse di fuoco:

A) Valdobbiadene-S. Stefano-Col Polenta
B) Col S. Martino-Mosnigo-Sernaglia
C) F. Soligo-Borgo Malanotte.

Massa A.

Le artiglierie costituenti la massa *A* sono schierate a nord della linea Alnè di sopra-Funer e possono essere raggruppate in tre nuclei:

1) Valdobbiadene
2) San Giovanni - San Pietro di Barbozza
3) Colbertaldo.

La densità di questi tre nuclei sta nella proporzione 2 : 3 : 1. Il nemico ha schierato le sue artiglierie in una zona relativamente ristretta per meglio sfruttare la conformazione collinosa del terreno e la folta vegetazione per il defilamento alla vista.

Il primo nucleo esercita la sua azione principale sul

tratto M. Tomba - Onigo battendo principalmente le tre zone: M. Tomba, Pederobba, Curogna, Onigo.

Pochi sono i tiri sulle trincee di prima linea.

Il secondo nucleo esercita la sua azione principale sul tratto Pederobba-Rivasecca battendo principalmente le zone: Pederobba, Onigo, saliente di Barche. In questo gruppo vi sono alcuni mortai di grosso calibro non superiori al 305.

Il terzo nucleo è formato di poche batterie in gran parte da campagna e di obici da 10 cm.

Esercita la sua azione principale sul tratto Onigo-Ciano.

Le caratteristiche delle azioni di fuoco effettuate dalle artiglierie della massa *A* sono:

Tiri molto sparsi specialmente sui caseggiati, eseguiti contemporaneamente da diverse batterie.

Concentramenti eseguiti da batterie di diversi nuclei.

Quando sparano poche batterie, ognuna batte diversi obbiettivi contemporaneamente.

Rari i tiri con i mortai di grosso calibro.

La zona occupata dalla massa *A*, essendo ricca di valloncelli, bene si presta per un tiro di neutralizzazione a gas.

Massa B).

È costituita di batterie di piccolo e medio calibro schierate a nord della linea Mosnigo-Moriago-Villamatta e distribuite in un rettangolo profondo circa 3 Km. avente come asse principale la retta Giussin-Sernaglia. Lo schieramento della piana di Sernaglia ha quindi una fronte obliqua nord-ovest, sud-est.

Ciò è dovuto al fatto che permane sempre il criterio di defilamento alla vista. Infatti nella Zona Vidor-Colbertaldo-Moriago-Mosnigo, che manca di folta vegetazione, non vi sono batterie.

Ciò nonostante, l'artiglieria della piana di Sernaglia, meglio di ogni altra, è facilmente individuabile.

L'azione di fuoco della massa *B* si esercita sul tratto

Crocetta-saliente di C. De Faveri con distribuzione uniforme specialmente sulle prime linee senza caratteristiche speciali.

Massa C).

La massa *C* occupa una zona assai più vasta di quella occupata dalla massa *A* e la sua densità è inferiore a quella di quest'ultima.

Le artiglierie di questa massa possono essere raggruppate in 4 nuclei:

1) Collalto-Bosco Torrai
2) Susegana-Marcatelli
3) Granza
4) Mandre.

I primi tre nuclei hanno la stessa densità, il quarto che trovasi ad oriente della ferrovia di Susegana è formato di poche batterie e molto sparse.

Il primo nucleo, molto bene defilato alla vista, svolge la sua azione principale sulle pendici nord-orientali del Montello, e può esercitare un efficace tiro d'infilata sulle prime linee fra C. De Faveri est e C. De Faveri ovest.

Il secondo nucleo, che è anche ben protetto dal defilamento alla vista, ha molte batterie in zona avanzata (presso Marcatelli) allo scopo di poter battere d'infilata le linee arretrate del Montello.

Il terzo e quarto nucleo esercitano la loro azione principale sul tratto Nervesa-Palazzon.

Questi ultimi due sono i meno attivi anche perchè in zona piana dove facile è l'individuazione.

Ai primi due gruppi appartengono mortai di grosso calibro non superiori al 305 che sono poco impiegati.

Le zone abitualmente battute dall'artiglieria nemica

L'artiglieria nemica esercita abitualmente la sua azione di fuoco lungo le prime linee e immediate adiacenze, allo

scopo di disturbare la nostra attività ed i nostri lavori; i tiri sulle retrovie lontane sono rari.

La zona battuta abitualmente è limitata dalla spezzata Pederobba - Castelli - la Valle - Ciano - Giavera - Cusignana - Visnadello - Lovadina - Palazzon.

Lo schieramento in rapporto alla difendibilità del terreno.

La distribuzione delle masse di artiglieria sulla fronte del Medio Piave è tale che esaminandola in rapporto alla difendibilità del terreno ci porta a queste conclusioni:

1.° - Il tratto del Piave di fronte agli sbocchi delle strade centrali del Montello è quello che meno si presta ad essere soggetto ad un denso fuoco di sbarramento per le seguenti ragioni:

a) Le batterie che possono agire efficacemente sul tratto in esame sono quelle schierate nella piana di Sernaglia, ma esse sono in minor numero. Delle due masse *A* e *C* possono intervenire con tiro utile i soli nuclei estremi Colbertaldo e Collalto - Bosco Torrai.

b) La zona del Montello (esclusa la prima linea) compresa fra le parti settentrionali delle strade 13 e 17 è abitualmente la meno soggetta al tiro delle artiglierie nemiche quindi mancanza di elasticità nell'azione di fuoco sulla zona predetta.

c) La zona compresa fra Moriago-Fontigo e le strade 13 e 17 sfugge ad un'accurata vigilanza per la mancanza di punti elevati antistanti. Vi sono i campanili di Mosnigo, Moriago, Fontigo, Sernaglia, ma questi possono facilmente essere resi inservibili.

2.° - Le artiglierie della massa *C* sono le meno preoccupanti perchè essendo postate in piano sfuggono al defilamento alla vista e non sono defilate al tiro per cui molto efficace risulta su di esse una energica azione di smonto.

3.º - Oltrepassata la linea nemica a sud di Moriago il fuoco dei nuclei laterali che sarebbe il più pericoloso diventa di scarsa efficacia sia perchè il terreno che dovrebbe essere battuto è fuori settore, sia perchè la minaccia dell'aggiramento attraverso la Val Raboso da un lato, e la stretta delle Fornaci di Pieve di Soligo dall'altra, diventa preoccupante per le masse *A* e *C*.

Opere fortificatorie nella regione montagnosa.

Nella zona montagnosa, come si è già rilevato, le opere di fortificazione hanno prevalentemente il carattere di sbarramenti alle testate delle valli d'accesso alle grandi linee di comunicazione.

La principale di tali vallate, quella del Soligo, è anche la sola che abbia un complesso di opere abbastanza rilevanti: il primo sbarramento è a Pedeguarda ed è l'opera principale che difende tanto l'accesso alla conca di Follina per la valle del Soligo, che quello alla conca di Miane per Valle Campea; sia le opere esistenti a nord di Premoar, per la Valle del Soligo, che i brevi tratti di trincea scavati subito a nord di Campea, per l'accesso alla conca di Miane, hanno scarso valore difensivo. Importante, invece, è il complesso di opere che sbarrano l'accesso all'alta valle del Soligo, costituito dagli elementi di trincea esistenti ad est di Follina e da quelli a est e a sud-ovest di Valmarino. Però tutto il complesso delle opere di sbarramento del Medio e dell'Alto Soligo non presentano nessun carattere speciale nè formano un complesso particolarmente formidabile.

L'origine del Soligo, al Lago di Lago presenta una linea fiancheggiante lunga oltre 1200 metri, con un elemento avanzato di nessun valore particolare.

La valle del Cervano è sbarrata alla sua triplice origine, del Rio Pistolet, Rio dell'Asta e Val dei Piai. Anche questi sbarramenti non presentano nulla di notevole, sola-

mente lo sbarramento di Valle dei Piai ha uno sviluppo di circa 800 metri.

Nella zona montagnosa arretrata finora non si sono riscontrate altre opere fortificatorie; lo stesso dicasi per la zona tra Piave e Livenza.

La testa di ponte di Casarsa della Delizia.

Incomincia a circa un chilometro a nord dell' abitato di Casarsa della Delizia e nel suo tratto superiore, fino all'argine della ferrovia, si appoggia con piccoli elementi di trincea alla Roccia Grande dei Molini; da qui, con elementi più lunghi, ma a maggior distanza tra loro, continua fino al quadrivio a ovest delle ultime case di S. Giovanni di Casarsa; riprende per un centinaio di metri a ovest di Provolone e dopo circa 6-700 metri riprende ancora, girando in grande arco di cerchio a ovest e a sud dell'abitato di S. Vito al Tagliamento. Tra l'ultimo tratto di trincea e la sponda del fiume, sopra un tratto di quasi tre chilometri, non esiste alcuna opera fortificatoria; così pure al nord dove tale distanza è quasi di cinque chilometri.

La testa di ponte di Casarsa, come si presenta attualmente, è un'opera incompleta, in quanto che, mentre ad ovest dei ponti ha una linea difensiva che dista circa quattro chilometri dalle testate dei ponti stessi, rappresentante uno sbarramento contro un attacco proveniente da ovest, a nord resta completamente aperta e a sud presenta delle soluzioni di continuità da cui il valore difensivo della parte centrale è notevolmente diminuito.

Le opere della testa di ponte di Casarsa non rappresentano nessun serio ostacolo, nè il nemico ne spinge con alacrità i lavori di completamento, per cui si dovrebbe arguire ch'esso, al caso, intenda servirsi di queste opere difensive solo transitoriamente, per brevissimo spazio di tempo, oppure che sia sua intenzione di adottare altri sistemi difensivi, mobili, o, infine di sfruttare per la difesa

le innumerevoli roggie che solcano la zona adiacente ai ponti della Delizia in tutte le direzioni.

Alcuni tratti di trincea lunghi da 50 a 100 metri a nord di Cordovado non possono assolutamente considerarsi come facenti parte di un sistema difensivo.

Lavori sulla sinistra del Tagliamento.

Sulla sinistra del Tagliamento, dalla Fornace di fronte a Valvasone fino oltre Sarcis, esistono alcuni lavori di fortificazione che però, almeno allo stato attuale, non rappresentano alcun sistema organico. Però, siccome i lavori sono recenti, potrebbero segnare il principio di una linea marginale sulla sinistra del Tagliamento, la quale, non è da escludersi che assieme alla testa di ponte di Casarsa sia destinata a formare un vero sistema difensivo arretrato.

Gli elementi di trincea esistenti alla fornace di fronte a Valvasone e i Grovigli di trincee e camminamenti che si notano subito a nord del ponte di Coseat non possono venir considerati come veri e propri lavori di fortificazione. L'andamento delle trincee senza una fronte determinata, la loro estensione e la posizione irrazionale ai piedi di un terrapieno stradale, come pure la vicinanza di baraccamenti dinotano senza dubbio, trattarsi di campi d'esercitazione e non di lavori di fortificazione.

Lavori con carattere difensivo cominciano appena ad ovest di Biauzzo, dove c'è una trincea lunga un centinaio di metri; a ovest di S. Vidotto altro lavoro identico; a ovest di Pieve di Rosa esiste una trincea che si estende per qualche chilometro; a ovest e a sud di Straccis altre trincee lunghe non più di 300 metri. Tutte queste opere distano in media 1-2 Km. e anche più l'una dall'altra e in genere sono situate alla testata di strade e sentieri che conducono direttamente al fiume. È da notarsi però che fra l'una e l'altra corre l'argine, il quale, al caso, potrebbe servire da ottimo appoggio per fanterie in difesa: per modo che gli

elementi disposti a intervalli potrebbero rappresentare dei capisaldi. Finora non esiste alcun accenno a lavori per la sistemazione a difesa dell' argine sinistro del Tagliamento.

Carattere dei lavori adiacenti al Tagliamento.

I lavori di trinceramenti finora constatati da informazioni e rilevati da fotografie dell' aeroplano, non hanno nessun carattere di solidità. Lo scavo è nei punti più profondi inferiore a un metro, quasi ovunque di 4-5 dm. al più. I vari elementi di trincea sono completamente isolati e non hanno neanche un camminamento per comunicare col tergo.

Gli elementi a nord di Cordovado sono così brevi e distanti l'uno dall'altro, che, per il momento, non possono venir presi in considerazione come facenti parte di un sistema difensivo.

L'attività lavorativa in questa zona finora è impercettibile.